

TERMÍN: 02.10.2024

xx34103xx
Recenzia A
Ján Mykhalchyk Hradický
jan.mykhalchyk.hradicky@mfsr.sk
<i>Prosím nezasahujte do tejto tabuľky</i>

RECENZENT/KA (meno a priezvisko, pozícia, inštitúcia): **Ján Mykhalchyk Hradický**NÁZOV MATERIÁLU: **Nemám auto, nemám autobus - Analýza dopravnej chudoby na Slovensku na podporu opatrení****Sociálno-klimatického plánu**TYP VÝSTUPU\*[1]: **analýza**

(pri spoločných výstupoch uviesť aj typy individuálnych vkladov):

ANALYTICKÝ ÚTVAR, REZORT: **MŽP SR - Inštitút environmentálnej politiky**AUTORI/KY: **Stella Košíková, Hana Arnold**

SPOLUAUTORI/KY: - ; - ; - ; -

RECENZNÝ FORMÁT\*[2]: **2****PRIPOMIENKY:**

P.č.	Pripomienka sa vzťahuje k (strana, odsek):	Text pripomienky*[3]	Odôvodnenie pripomienky	Vysporiadanie sa s pripomienkou*[4]
1	Strana 6, strana 8	Preformulovať text „Spôsob využitia financií je v kompetencií členských krajín...“	Z môjho pohľadu je už v zhrnutí nutné zdôrazniť, že spôsob využitia financií je silne limitovaný smernicou EK. Zároveň by tu bolo vhodné stručne identifikovať oprávnené a neoprávnené investície.	Čiastočne akceptované.  Veta bola pozmenená nasledovne:

			V tomto kontexte sa text zdá byť mierne zavádzajúci.	Spôsob využitia financií bude v kompetencií členských krajín, oprávnenosť opatrení a investícií však značne limituje Nariadenie o Sociálno-klimatickom fonde (Európsky parlament a rada, 2023).  Úvod však považujeme iba za krátke uvedenie do problematiky a preto identifikujeme oprávnené investície v kapitole 3, ktorá sa im venuje.
2	Naprieč textom	Drobné zmeny	Odporúčam zmenšiť priestor pred poznámkami pod čiarou. Odporúčam pridať pomlčku pred slovo „tisíc“, ak toto slovo nasleduje za číslovkou.	Akceptované.
3	Graf 4 a 5	Odporúčam zameniť poradie grafov	Pripomienka reaguje na fakt, že graf 4 je podskupinou grafu 5.	Akceptované.  Poradie grafov upravené.
4	Strana 13	Zmeniť organizáciu	Otázna je užitočnosť relatívne rozsiahleho a technického opisu taríf a predplatených	Akceptované.

			kariet. Text nie je potrebný pre pochopenie zvyšku textu. Odporúčam zvážiť vytvoriť z týchto odsekov box.	Štúdia bola skrátaná o dva odseky o tarifách a predplatných kartách.
5	Graf 11 + 12 a text nad nimi	Odporúčam identifikovať jednotkový nárast nákladov	Výpovedná hodnota tejto časti je nízka. Odporúčam vyčísliť vplyv v prepočte na liter a pre graf 11 + 12 identifikovať predpokladané prejazdené km v jednotlivých kategóriách.	<p>Akceptované.</p> <p>Do odseku bolo doplnené: „Cena za liter benzínu alebo nafty vzrastie v priemere o 6 eurocentov v roku 2027 až 12 eurocentov v roku 2030. Pre naftu sa očakáva zvýšenie v rozmedzí 7 až 13 eurocentov za liter počas tohto obdobia.“</p> <p>Taktiež bol do poznámky pod čiarou doplnený predpoklad o cene ETS2 a odhadované ročné prejazdené kilometre.</p> <p>Grafy boli zároveň upravené a aktualizované podľa nových informácií EK o cene ETS2.</p>

6	Graf 13	Do nadpisu dopísať „v doprave“	Vplyvy budú vyššie vzhľadom na zdaňovanie emisií vo výrobe tepla. Toto by bolo vhodné zohľadniť.	Akceptované.  Do nadpisu bolo doplnené „z osobnej cestnej dopravy“, keďže vplyvy sú odhadnuté iba pre túto časť dopravy.
7	Tabuľka 1	Prepísať posledný stĺpec	Vhodnejšie by bolo nazvať stĺpec „Vplyv na dopravnú chudobu“ a nižšie písať „zvyšuje“ alebo „znižuje“.	Akceptované.  Upravené podľa návrhu.
8	Naprieč kapitolou 2	Identifikovať limitácie	Vzhľadom k tomu, že ide o vysoko agregovaný indikátor, privítal by som podkapitolu (ktorá by obsahovala aj odsek na rozmedzí strán 24 a 25) o limitáciách indexu všeobecne.  Kde vidia autorky problémy v použitom prístupe, ak by sedeli na mojej stoličke?	Čiastočne akceptované.  Do podkapitoly boli uvedené ďalšie limitácie indexu vyplývajúce či už z použitej metodiky alebo dostupnosti dát.
9	Posledný odsek boxu	Dodať informáciu o podiele 2198 obcí	Namiesto nominálneho čísla 2198 obcí by bolo vhodné pridať informáciu o percente týchto obcí zo všetkých.	Akceptované.  Absolútna hodnota upravená na relatívnu, pričom veta bola preformulovaná v súvislosti s nasledujúcou pripomienkou.

10	Posledný odsek boxu	Zvýšiť informatívnosť	Vo vete o 190 obciach nie je jasné, nakoľko užitočné je porovnanie stupňom 8 v metódach DEA a PCA. Napríklad by mohlo byť vhodnejšie určiť, v koľko % obcí je rozdiel medzi dvoma metódami dva a viac stupňov.	<p>Akceptované.</p> <p>Odsek upravený nasledovne:</p> <p>„Pre porovnanie, rozdiel v stupňoch ohrozenia dopravnou chudobou, určený metódami DEA a PCA, presahuje 2 v 23 % obcí. Celkovo 11 % obcí hodnotí metóda PCA so stupňom ohrozenia nad 7, zatiaľ čo DEA pod 7, t. j. v rámci DEA nie je daná obec vyhodnotená ako dopravne chudobná. Hlavným dôvodom je, že metóda PCA označila tieto mestá a obce za ohrozené predovšetkým kvôli vysokej nezamestnanosti, nízkej mediánovej mzde a vysokému podielu rómskeho obyvateľstva, ktorému pripisuje väčšiu</p>

				<p>dôležitosť v porovnaní s metódou DEA. Zároveň je však v týchto mestách dostatočná dopravná dostupnosť, pokiaľ ide o blízkosť zastávok a počet spojov.“</p> <p>Metodika bola presunutá do Prílohy B pre zachovanie jednoduchosti a zvýšenie čitateľnosti textu.</p>
11	Strana 28, prvý odsek	Preformulovať	Jasnejšia formulácia by bola vhodnejšia v časti „prostriedky môžu byť použité“. Zdôrazniť namiesto toho, že použitie je značne limitované.	<p>Akceptované.</p> <p>Odsek bol prepísaný tak, aby objasnil, ktoré opatrenia sú vylúčené z podpory.</p>
12	Strana 31	Doplniť vysvetlenie počtu	Analýza neobsahuje informáciu, na základe čoho sa autorky rozhodli pre takýto počet vozidiel aj s vysvetlením prečo bol tento počet zvolený.	<p>Akceptované.</p> <p>Do odseku, kde sú vyčíslené odhadované náklady podpory autobusov bol doplnený počet. Predpoklad, z ktorého tento počet</p>

				vychádza je v odseku uvedený vo vete „Počet dotovaných autobusov je odhadnutý na základe potreby bezemisných vozidiel pre dosiahnutie emisných noriem podľa EÚ regulácie“.
13	Strana 32	Preformulovať perex	Vo vete „Dotované autobusy by mali obsluhovať v regiónoch ohrozených dopravnou chudobou.“ sa žiada pridať predmet (obsluhovať koho?)	Akceptované.  Prepísané ako „Dotované autobusy by mali zabezpečovať obslužnosť území ohrozených dopravnou chudobou.“
14	Graf 18	Doplniť celkový počet vozidiel do grafu	Pre pochopenie, že percentuálne ide o malé číslo odporúčame doplniť celkový počet vozidiel autobusov.	Čiastočne akceptované.  Do textu bolo doplnené: „Počet podporených autobusov je približne 280 počas rokov 2026-2032, čo predstavuje 14 % z predpokladaného počtu nových medzimestských autobusov <sup>1</sup> a 6%

<sup>1</sup> Priemerný ročný počet novoevidovaných medzimestských autobusov za roky 2017-2023 dosahoval 283.

				<p>z celkového počtu evidovaných medzimestských autobusov.“</p> <p>Pre čitateľnosť grafu ponechávame údaje bez celkového počtu autobusov.</p>
15	Prvý odsek strany 33	Nejasné, prečo by sa o mikrobuse uchádzali spoločnosti dopravcov a samosprávy?	Nejasné, akú rolu v tomto budú hrať samosprávy.	<p>Akceptované.</p> <p>Samosprávy boli nahradené VÚC, ktoré by sa uchádzali o mikrobuse, ktoré by neskôr dávali do prenájmu dopravcom.</p>
16	Strana 37, prvý odsek	Doplniť počet kliebok	Napriek tomu, že informácia sa nachádza v prílohe, odporúčam vložiť už tu aj s vysvetlením prečo bol tento počet zvolený.	<p>Čiastočne akceptované.</p> <p>Opatrenie o cyklostojanoch bolo po diskusii s národným cyklokoordinátorom zlúčené s opatrením o budovaní cyklotrás, keďže odhadovaný náklad cyklokoordinátora na obyvateľa zahŕňa aj doplnkovú infraštruktúru.</p>

17	Strana 37, druhý odsek	Doplniť počet bicyklov	Napriek tomu, že informácia sa nachádza v prílohe, odporúčam vložiť už tu aj s vysvetlením prečo bol tento počet zvolený.	Čiastočne akceptované.  Pôvodne navrhovaný počet podporených nákladných bicyklov bol určený arbitrárne a bol napokon vypustený. V rámci opatrenia štúdia popisuje jeho výhody, jednotkový náklad a možné zameranie. Dopyt po tomto opatrení, ako aj počet podporených bicyklov bude nutné overiť a navrhnúť pri príprave Sociálno-klimatického plánu.
18	Strana 37, posledný odsek	Doplniť odhadovaný počet postavených km	Napriek tomu, že informácia sa nachádza v prílohe, odporúčam vložiť už tu aj s vysvetlením prečo bol tento počet zvolený.	Akceptované.  Odhad počtu postavených km doplnený.
19	Strana 39, prvý odsek	Konkrétnejšie opísať zvýhodnený lízing	Nie je jasný navrhovaný model. O koľko výhodnejší by bol zvýhodnený lízing? Ako by systém fungoval?	Akceptované.  Doplnený a preformulovaný odsek.

20	Strana 39, tretí a štvrtý odsek	Odporúčam premyslieť predmetné opatrenie	Opatrenie iba veľmi nešpecificky hovorí o adresnosti – do akej príjmovej situácie by bolo vhodné predmetnú podporu poskytovať? V kontexte faktu, že pôjde iba o 15 % nákladov, budú mať tieto skupiny obyvateľstva dosť zdrojov na spolufinancovanie? Nie som presvedčený, že odpoveď je áno, v kontexte toho by som zvažil odstránenie celého opatrenia.	Čiastočne akceptované.  Opatrenie bolo premyslené, boli doplnené viaceré informácie v kontexte jazdených elektrických vozidiel na Slovensku a dopytu po nich. Počet podporených vozidiel bol napokon odhadnutý a spôsob odhadu doplnený nasledovne:  „Potenciál pre dotáciu jazdených elektrických vozidiel je odhadnutý na úrovni 100 vozidiel ročne. Odhad vychádza z dostupných údajov o počte novoevidovaných jazdených elektrických vozidiel v roku 2023 a 2024 na úrovni okresov, pričom je zohľadnený podiel obyvateľov žijúcich v obciach ohrozených dopravnou chudobou aspoň 8. Zároveň je
----	---------------------------------	--	---	---

				<p>zohľadnený vývoj elektromobility na Slovensku do roku 2030 podľa scenáru bez ďalších opatrení v Národnom energetickom a klimatickom pláne<sup>2</sup>. Ročný počet podporených vozidiel by tak dosahoval 100. Pri dotácii 2500 eur podľa vzoru Litvy, čo predstavuje približne 15 % z kúpnej ceny jazdeného elektrického vozidla na slovenského trhu, a podporou nákupu nabíjacej infraštruktúry vo výške 500 eur by celkové náklady opatrenia dosiahli 2,1 mil. eur počas trvania SKF. V súvislosti s cieľom znížiť emisie CO2 nových osobných vozidiel o 100 % do roku 2035 sa očakáva viac ako štvornásobné zvýšenie ročného počtu novoevidovaných jazdených elektrických</p>
--	--	--	--	---

<sup>2</sup> Aktualizovaná verzia v medzirezortnom pripomienkovom konaní, ktorá vychádza z aktualizovaného energetického a makroekonomického modelovania

				vozidiel, čo zvýši potenciál pre dotácie.“
21	Strana 39, zdieľaná osobná doprava	Doplniť kvantifikáciu	Pre opatrenie chýba kvantifikácia (aj v prílohe). Presné číslo je asi náročné zvoliť, ale možno aspoň podľa zahraničného benchmarku. Nech čitatelia vedia, či sa pohybujeme v státisícoch, miliónoch alebo desiatkach miliónov.	Akceptované.  Kvantifikácia doplnená na základe zahraničnej literatúry.
22	Tabuľka 4	Doplniť informáciu	Doplniť, že ide o disponibilný príjem	Akceptované.  Definícia príjmovej chudoby a jej hranica je uvedená v odseku nad tabuľkou a v poznámke pod čiarou.
23	Tabuľka 4	Nekonzistentná informácia	Prečo je životné minimum jednotlivca s nezaopatreným dieťaťom (161) nižšie ako jednotlivca bez dieťaťa (274). Ak nejde o chybu, odporúčam vysvetliť.	Akceptované.  Chyba bola opravená.
24	Príloha B, relevantní žiadatelia – nákup autobusov	Upraviť relevantných žiadateľov	Z kontextu mi vyplývalo, že žiadateľmi budú dopravné podniky. Prečo sú uvedené mestá? Nie je lepšie určiť ako prijímateľov dopravné podniky, ktoré budú lepšie schopné vydefinovať svoje	Akceptované.  Žiadateľmi budú mestá, VÚC aj dopravné podniky. Podobne to bolo realizované vo výzvach

			potreby? Pri mikrobusech rozumiem, pri mikrobusech nie.	napr. Z Programu Slovensko. V prípade, že sa o dotáciu uchádza kraj alebo mesto, môže poskytnúť vozidlá dopravcom do prenájmu.
25	Príloha B, riadok 6	Vysvetliť interpretáciu nákladu	Je náklad 234 mil. eur už po očistení cestovaní zadarmo pre stredoškolákov?	Náklad 234 mil. eur zahŕňa kompenzáciu 50 % sumy (objednávateľom sa kompenzuje polovičná zľava) ceny lístkov za sedem rokov trvania fondu. Suma je vypočítaná ako počet dospelých v príjmovej chudobe krát priemerná hybnosť dospelého verejnou dopravou, vynásobené cenou lístka a počtom dní za 7 rokov. Do sumy je započítaný aj náklad na dopravnú kartu zadarmo, t.j. reálny náklad na kartu vynásobený počtom dospelých a detí v predstredoškolskom veku. Dôvod, prečo nie je rovnaký pomer medzi nákladom dospelý

				príjmová chudoba/dospelí hmotná núdza a deti PCH/deti HN je ten, že podľa dát je v pomere k dospelým viac detí v rodinách v hmotnej núdzi.
26	Príloha B, jednotkové náklady pre zlepšenie prístupu k bezemisným vozidlám	Zvážiť prehodnotenie hodnôt	<p>Pri lízingu pre mikropodniky odporúčam zmeniť jednotkový náklad, lebo ten hovorí o nákladoch na osobu, nie na celý mikropodnik, ktorý pomôže X desiatkam (stovkám) ľudí. Ak nemáte dáta o tom, koľko klientov majú poskytovatelia takýchto služieb v priemere, odporúčam dať radšej znamienko -, než ponechať takto vysoký (a nesprávny) údaj.</p> <p>Podobne pri dotácií na vozidlo pre jednotlivcov (ak opatrenie ponecháte v analýze), by som hodnotu prerátal vzhľadom k veľkosti priemernej domácnosti, keďže auto bude využívať viac jej členov. Veľkosť rodiny sa zároveň dá zohľadniť vo výberových kritériách.</p>	<p>Akceptované.</p> <p>Keďže nepoznáme počty klientov jednotlivých mikropodnikov, odstránili sme náklad na osobu.</p>
27	Naprieč textom	Odporúčam upraviť názvy opatrení a zosúladiť ich medzi textom a tabuľkou	Napr. opatrenie o lízingu pre mikropodniky sa v texte označuje ako „Operatívny lízing“, v prílohe ako „Lízing	Akceptované.

			pre vybrané mikropodniky.“ Z môjho pohľadu sú obe názvy nevhodné, názvy opatrení by mali čo najlepšie „predať“ dané opatrenie – mikropodniky sú navyše <u>definované</u> ako akýkoľvek podnik do 10 zamestnancov. Toto opatrenie by sa skôr mohlo nazývať „Lacnejší lízing pre poskytovateľov starostlivosti“ alebo niečo na ten štýl (nadpisy na stranách 31-37 sú vymyslené výborne).	
28	Koniec strany 35	Preformulovať perex	Nejednoznačný text. „Opatrenie nenavrhujeme pre nízko príjmové domácnosti v slovenskom kontexte môže byť finančne náročná vzhľadom na počet domácností, ktorým by mohla pomôcť.“	Akceptované.  Prepísané takto: „Opatrenie neodporúčame pre nízko príjmové domácnosti, keďže v slovenskom kontexte môže byť pre domácnosti finančne náročné.“
29	Podpora bezemisných jazdených vozidiel formou dotácie na nákup v dopravne chudobných regiónoch	Odporúčam premyslieť predmetné opatrenie, resp. dôslednejšie zohľadniť sociálnu situáciu v zasiahnutých regiónoch	Pripomienku 20 nepovažujem za dostatočne zohľadnenú a aj napriek tomu, že v danej podkapitole došlo k značnému zlepšeniu, stále nenachádzam odpoveď na moje pôvodné otázky: „Opatrenie iba veľmi nešpecificky hovorí o adresnosti – do akej príjmovej situácie by bolo vhodné predmetnú podporu poskytovať? V	Akceptované.  Opatrenie bolo ponechané, pričom bolo doplnené cenové porovnanie s novým a jazdeným spaľovacím

			<p>kontexte faktu, že pôjde iba o 15 % nákladov, budú mať tieto skupiny obyvateľstva dost' zdrojov na spolufinancovanie? Nie som presvedčený, že odpoveď je áno, v kontexte toho by som zvážil odstránenie celého opatrenia.“</p> <p>Konkrétny checklist navrhovaných zmien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Explicitne do textu napísať, že opatrenie sa bude aplikovať bez ohľadu na príjem, a teda je možné, že bude podporovať aj vysokopríjmové domácnosti v dopravne chudobných oblastiach (čo nie je nutne veľký problém, ale je nutné to komunikovať vopred).</li> <li>- Spraviť „distribučnú analýzu.“ Koľko mesačných disponibilných príjmov budú potrebovať jednotlivé príjmové decily na zakúpenie elektroauta po zarátaní dotácie. Ideálne porovnať aj s alternatívou kúpiť auto so spaľovacím pohonom. Predpokladám, že prepočet na úrovni energeticky chudobných okresov možný nebude, v tom prípade postačí aj prepočet na nuts 2 úroveň (napr. prešovský kraj).</li> </ul>	<p>vozidlom a distribúcia medzi príjmovými decilmi.</p>
--	--	--	--	---

**CELKOVÉ HODNOTENIE (recenzent/ka vyplní túto časť po vysporiadaní sa s pripomienkami analytickou jednotkou):**

Materiál odporúčam na schválenie. Materiál je veľmi kvalitný, špeciálne oceňujem kombináciu deskriptívnej časti, dátovej časti a časti o odporúčaných politikách s cieľom poskytnúť komplexný pohľad o problematike dopravnej chudoby. Metodologicky je materiál na vysokej úrovni, čo sa prejavuje vo využití pokročilých štatistických metód a nových dát. Obrovským pozitívom je priame prepojenie na realizáciu politik v kontexte prípravu Sociálno-klimatického fondu.

Limitácie analýzy vidím najmä v druhej časti s odporúčanými politikami. Po prvé, menšia polovica opatrení má relatívne arbitrárne nastavenú finančnú alokáciu, rešpektujem však, že ide o odporúčanie autoriek a pri realizácii daných politik bude priestor na zmenu alokácie. Po druhé, dotáciu na ojazdené elektroautá pre verejnosť nepovažujem za odôvodnenú, najmä v kontexte, že pomôže najmä najbohatším príjmovým decilom, ktoré sú vzhľadom na svoju socioekonomickú situáciu menej ohrození dopravnou chudobou (aj v obciach, ktoré vo všeobecnosti spadajú do kategórie dopravne chudobných). Ide však o môj osobný názor, resp. rozumiem, že toto opatrenie za istých okolností môže byť zvažované pri realizácii politik.

Napriek uvedeným limitáciám je analýza výborná a považujem ju za horúceho kandidáta na cenu Analytického klenotu budúci rok. Autorkám zároveň odporúčam materiál odoslať na zverejnenie v akademickom prostredí, keďže zistenia, metódy a opatrenia sú vysoko relevantné aj v medzinárodnom kontexte.

---

[1] Výber medzi: 1. analýza (komplexný analytický materiál s návrhmi konkrétnych systémových opatrení); 2. komentár (rozsahovo menší analytický materiál venujúci sa konkrétnemu čiastkovému problému); 3. manuál (metodické usmernenie vyplývajúce z potreby zjednotenia procesov a postupov v konkrétnej oblasti).

[2] Formát 1 pre komentár/manuál (2 recenzenti bez povinného odborného workshopu); Formát 2 pre analýzu (3 recenzenti a povinný odborný workshop).

[3] Do tabuľky značiť pripomienky zásadného metodologického a obsahového charakteru (nie štylistické či gramatické opravy).

[4] Vyplní analytická jednotka: pripomienka bola akceptovaná / pripomienka nebola akceptovaná a zdôvodnenie / pripomienka bola čiastočne akceptovaná a zdôvodnenie.